



全一海运市场周报

2019.11 - 第1期



◆ 国内外海运综述

1. [中国海运市场评述\(2019.10.28 - 11.01\)](#)

(1) 中国出口集装箱运输市场

【市场供需表现良好 航线运价整体上涨】

本周，中国出口集装箱运输市场需求总体稳定向好。航商的将运力控制措施使装载率有效提升，航线运价整体上涨，综合指数上升。11月1日，上海航运交易所发布的上海出口集装箱综合运价指数为847.11点，较上期上涨9.4%。

欧洲航线：目的地市场货量增长，供需关系良好。本周，上海港船舶平均舱位利用率在90~95%之间，个别班次满载。部分航商在月初大幅度推涨运价，即期市场订舱价格有较大上升。11月1日，上海出口至欧洲基本港市场运价（海运及海运附加费）为707美元/TEU，较上期上涨19.0%。地中海航线，市场表现逊于欧洲，上海港船舶平均舱位利用率在90%左右。航商为保持装载率有计划的实行停航等运力控制措施。多数航商维持原运价不变，部分则推涨运价，即期市场运价上升。11月1日，上海出口至地中海基本港市场运价（海运及海运附加费）为735美元/TEU，较上期上涨3.5%。

北美航线：市场货量增加。航线总运力受部分航商运力缩减影响出现一定规模下滑，航班装载率有效提升，供需关系处于较好水平。本周，上海港美西、美东航线船舶平均舱位利用率在95%以上，多数班次满载。由于基本面良好，多数航商在月初推涨运价，即期市场运价上涨。11月1日，上海出口至美西、美东基本港市场运价（海运及海运附加费）分别为1588美元/FEU和2604美元/FEU，较上期分别上涨16.7%和8.0%。

波斯湾航线：节后市场货量逐步恢复，航商通过持续而有计划控制措施，将航线运力保持在合理水平。上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，部分班次满载。运价方面，部分航商跟进上调了订舱价格，即期市场运价上涨。11月1日，上海出口至波斯湾基本港市场运价（海运及海运附加费）为830美元/TEU，较上期上涨5.6%。

澳新航线：市场活跃度在运价连续上涨后略有减弱，但供需关系仍保持良好状态。上海港船舶平均舱位利用率在95%以上，多数航次满载。本期，航商大多保持现有运价不变，个别航商小幅推涨运价，即期市场运价小幅上升。11月1日，上海出口至澳新基本港市场运价（海运及海运附加费）为1196美元/TEU，较上期上涨2.7%。

南美航线：市场需求总体稳定。受南美西航线运力略有下滑影响，上海港船舶平均舱位利用明显提升，基本处于满载状态。市场运价涨跌互现，部分航商推



涨运价，部分则小幅降价揽货，即期市场运价总体上涨。11月1日，上海出口至南美基本港市场运价（海运及海运附加费）为2117美元/TEU，较上期上涨7.7%。

日本航线：本期货量保持平稳，市场运价基本稳定。11月1日，中国出口至日本航线运价指数为740.26点。

(2) 中国沿海(散货)运输市场

【供需宽松格局难改 综合指数承压下跌】

本周，沿海散货运输市场成交冷清，货少船多，运价承压下跌。11月1日，上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收1139.11点，较上周下跌1.1%。其中煤炭、矿石、粮食运价指数下跌，成品油运价指数上涨，原油运价指数维稳。

煤炭市场：本周，煤炭市场淡季特征延续，南方地区雨水偏多，沿海六大电厂日耗较上周低位继续下跌，跌至60万吨以下。库存继续攀升至1670万吨。港口库存也较为充足，截至周三，北方发运港煤炭库存合计2270万吨，较上周下降30万吨，仍处于较高位水平。发运港口库存充裕，下游电厂库存高企，沿海煤炭市场供需格局宽松。同时临近年末合同谈判期，买卖双方博弈加剧，煤炭市场交易活跃度明显下降，煤价继续走低，下游观望情绪加重，加上恰逢月底月初窗口期，下游需求释放有限，而冬储采购又尚未拉开帷幕，下游拉运以长协运输为主，市场货盘较少，成交冷清。运力方面，非煤货种拉运热情本周明显降低，海砂市场加紧管控更是“雪上加霜”。另一方面，近期外贸市场行情降温，镍矿停装，部分内外贸兼营船回流至内贸市场，使得沿海运输市场可用运力持续增加。本周运输市场货少船多，货主压价态度强硬，运价持续大幅下跌。

11月1日，上海航运交易所发布的煤炭货种运价指数报收1159.81点，较上周下跌1.5%。中国沿海煤炭运价指数（CBCFI）中，秦皇岛-上海（4-5万dwt）航线运价为30.3元/吨，较上周下跌6.0元/吨；秦皇岛-张家港（4-5万dwt）航线运价为32.3元/吨，较上周下跌6.4元/吨；秦皇岛-广州（6-7万dwt）航线运价为37.3元/吨，较上周下跌5.9元/吨。

金属矿石市场：近期国内钢厂开工率基本保持稳定。一方面，钢厂目前依然有盈利空间，钢厂主动检修意愿较弱；另一方面，近期空气污染再次趋于严重，环保评级较低的钢厂生产受到限制。整体来看，短期国内钢市将呈现供需平衡态势。沿海金属矿石运输市场稳定，运价随煤炭运价小幅下跌。11月1日，沿海金属矿石货种运价指数报收1101.12点，较上周下跌0.8%。

粮食市场：随着生猪出栏价格的上涨，生猪养殖利润达到历史高点，且国家出台政策刺激生猪补栏，部分企业将商品猪转为能繁母猪，玉米市场心态持续转好。但恢复期中，下游补库积极性仍不高，且贸易商囤货玉米成本相对较高，运输需求转势仍需等待。11月1日，沿海粮食货种运价指数报收1036.89点，



较上周下跌 0.8%。

成品油市场：伴随原油价格下行，下游用油企业观望情绪浓厚，需求端持续疲弱，炼厂配送计划缩减。与此同时，前期较为严重的压港现象也有所缓解，部分运力得到释放，运力供给显宽松，沿海成品油运价上涨空间有限。11 月 1 日，上海航运交易所发布的中国沿海成品油运价指数（CCTFI）报收 1123.25 点，较上周上涨 0.3%。

(3) 中国进口干散货运输市场

【中小型船跌势明显 综合指数继续下滑】

本周国际干散货运输市场各船型跌多涨少，海岬型船有涨有跌，整体小幅波动；煤炭、粮食、镍矿货盘较少，巴拿马型船和超灵便型船单边下行，跌幅相对明显。远东干散货综合指数在中小型船下跌的影响下继续下滑。10 月 31 日，上海航运交易所发布的远东干散货指数（FDI）综合指数为 1173.88 点，运价指数为 1012.81 点，租金指数为 1415.48 点，较上周四分别下跌 2.3%、0.9%和 3.8%。

海岬型船市场：海岬型船太平洋市场稳中小跌，远程矿航线先扬后抑。太平洋市场，周初新加坡假期，市场表现安静，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价基本维持在 9.1-9.2 美元/吨。随后，因 FFA 远期合约价格持续走跌，太平洋市场整体货盘不多，澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价跌至 9 美元/吨之下。31 日市场报出，受载期为 11 月 15-17 日，澳大利亚丹皮尔至青岛航线成交价为 8.95 美元/吨。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 22608 美元，较上周四上涨 1.9%；澳大利亚丹皮尔至青岛航线运价为 8.974 美元/吨，较上周四微跌 0.5%。远程矿航线，上周四巴西图巴朗至青岛航线运价跌至 7 月中以来的最低，较 9 月 4 日的年内最高下跌 32%。本周上半周巴西至中国航线货盘不多，但受大西洋往返航线货盘增多，租金上涨以及前期超跌影响，巴西图巴朗至青岛航线运价从 20 美元/吨小幅反弹至近 21 美元/吨。下半周大西洋往返航线租金也下跌，巴西货盘依旧偏少，远程矿航线运价又有所回落。周四，巴西图巴朗至青岛航线运价为 20.657 美元/吨，较上周四上涨 3.5%。

巴拿马型船市场：巴拿马型船两洋市场继续走跌。粮食航线，南美大豆出口旺季已过，目前南美市场大豆货盘不多；美豆方面，尽管国内已下发 1000 万吨美国大豆进口关税豁免配额，但因美豆价格太高，市场实际贸易不多，且市场对四季度美国大豆出口预期不乐观，市场整体处于货少船多局面，粮食航线运价继续走跌。周四，巴西桑托斯至中国北方港口粮食运价为 36.400 美元/吨，较上周四下跌 2.7%。太平洋市场，运力方面，因粮食航线持续走跌，船东偏向于做短航线，导致较多运力堆积在太平洋市场。货盘方面，目前处于煤炭消费淡季，且近日传出南方部分港口进口煤收紧的消息，市场观望气氛浓厚，煤炭货盘较少，整体气氛疲软，租金、运价明显下跌。周四，中国-日本/太平洋往返航线 TCT 日租金为 12667 美元，较上周四下跌 7.4%；中国南方经印尼至韩国航线 TCT 日租金为 11650 美元，较上周四下跌 7.3%；印尼萨马林达至中国广州航线运价为 6.800 美元/吨，较上周四下跌 5.5%。



超灵便型船市场：超灵便型船东南亚市场跌幅较大。因印尼政府对镍矿违规出口进行突击检查, 本周印尼镍矿货盘明显减少, 致使可用运力增多, 市场承受下行压力。同时, 煤炭、钢材等货盘不多, 超灵便型船市场租金、运价承压下行, 跌幅有所扩大。周四, 中国南方/印尼往返航线 TCT 日租金为 10833 美元, 较上周四下跌 9.3%; 新加坡经印尼至中国南方航线 TCT 日租金为 13027 美元, 较上周四下跌 6.8%; 中国渤海湾内-东南亚航线 TCT 日租金为 8238 美元, 较上周四下跌 6.6%; 印尼塔巴尼奥至中国广州航线煤炭运价为 8.773 美元/吨, 较上周四下跌 4.8%; 菲律宾苏里高至中国日照航线镍矿运价为 9.574 美元/吨, 较上周四下跌 3.5%。

(4) 中国进口油轮运输市场

【原油运价不断修正 成品油运价持续下跌】

据美国能源信息署 EIA 周报显示, 因进口增加, 且美国释放战略原油储备, 10 月 25 日当周, 美国原油库存意外大幅增加, 精炼油和汽油库存依旧减少。在美国页岩油供应膨胀、全球需求趋弱的背景下, 巴西石油行业的兴旺发展令 OPEC 支撑油价的努力变得更为复杂。本周沙特非正式地邀请巴西加入 OPEC, 如果巴西加入, 将成为仅次于沙特和伊拉克的 OPEC 第三大产油国, 那将会使得 OPEC 对国际油价的控制力增强, 对油价构成提振。本周原油价格小幅下跌, 布伦特原油期货价格周四报 59.69 美元/桶, 较上期下跌 2.86%。全球原油运输市场大船运价持续下跌, 中型船运价每况愈下, 小型船运价不断修正。中国进口 VLCC 运输市场运价连续阴跌。10 月 31 日, 上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数 (CTFI) 报 1483.00 点, 较上期下跌 12.33%。

超大型油轮 (VLCC)：租家继续控制出货节奏, 供需维持弱平衡状态。本周 VLCC 市场波澜不惊, 虽有不少成交, 但运价仍然连续阴跌, 日均 TCE (等价期租租金) 回落至 6 万美元关口。周四, 中东湾拉斯坦努拉至宁波 27 万吨级船运价 (CT1) 报 WS90, 较上周四下跌 14.2%, CT1 的 5 日平均为 WS93.49, 较上周下跌 16.6%, TCE 平均 6.3 万美元/天; 西非马隆格/杰诺至宁波 26 万吨级船运价 (CT2) 报 WS93.92, 下跌 9.8%, 平均为 WS95.74, TCE 平均 6.9 万美元/天。

苏伊士型油轮 (Suezmax)：运输市场运价综合水平每况愈下。西非至欧洲市场运价下跌至 WS115, TCE 约 4.4 万美元/天。该航线一艘 13 万吨级船, 尼日利亚至地中海, 11 月 13 至 15 日货盘, 成交运价为 WS132.5。黑海到地中海航线运价下跌至 WS146, TCE 约 6.4 万美元/天。中国进口主要来自非洲, 一艘 13 万吨级船, 利比亚至中国宁波, 11 月 6 至 8 日货盘, 10 月 25 日订购成交包干运费为 570 万美元。一艘 13 万吨级船, 利比亚至中国宁波, 11 月 6 至 8 日货盘, 10 月 29 日订购成交包干运费为 395 万美元。

阿美拉型油轮 (Aframax)：运输市场亚洲航线、地中海及欧美航线均出现不同程度的下滑, 综合水平不断修正。7 万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至 WS170 (TCE 约 3.6 万美元/天)。跨地中海运价大幅下跌至 WS104 (TCE 约 1.9 万美元/天)。北海短程运价骤降至 WS99 (TCE 约 1.1 万美元/天)。该航线一艘 8 万吨级船, 挪威至欧洲大陆, 11 月 2 至 3 日货盘, 成交运价为 WS100。波罗的海短程运价大幅下滑至 WS84 (TCE 约 1.9 万美元/天)。波斯湾至新加坡运价下跌至 WS158 (TCE 约 2.9 万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价下跌至 WS160 (TCE 为 3.6 万美元/天)。中国进口主要来自俄罗斯, 一艘 10 万吨级船, 科



兹米诺至中国北方，11月中旬货盘，成交包干运费为85万美元。

国际成品油轮（Product）：运输市场亚洲航线延续下跌态势但跌幅不断收窄，欧美航线涨跌互现，综合水平持续下跌。印度至日本 3.5 万吨级船运价下跌至 WS159（TCE 约 1.2 万美元/天）。波斯湾至日本航线 5.5 万吨级船运价下滑至 WS153（TCE 约 2.1 万美元/天），7.5 万吨级船运价下跌至 WS157（TCE 约 3.0 万美元/天）。美湾至欧洲 3.8 万吨级船柴油运价小幅下跌至 WS99 水平（TCE 约 0.7 万美元/天）。欧洲至美东 3.7 万吨级船汽油运价小幅上涨至 WS157（TCE 约 1.6 万美元/天）。欧美三角航线 TCE 大约在 1.9 万美元/天。

（5）中国船舶交易市场

【综合指数小幅上涨 二手船市成交增多】

10月30日，上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为862.02点，环比微涨0.63%。其中，国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数和内河散货船价综合指数分别上涨1.08%、1.76%、0.69%。沿海散货船价综合指数下跌0.47%。

国际干散货市场表现不佳，整体需求不太活跃，BDI指数9连跌后3连涨，收于1803点，环比下跌3.06%，二手散货船价格大幅震荡。本期，5年船龄的国际散货典型船舶估价：35000DWT—1186万美元、环比下跌2.64%；57000DWT—1673万美元、环比上涨10.93%；75000DWT—1861万美元、环比下跌0.49%；170000DWT—2774万美元、环比下跌0.67%。当前，铁矿石货盘尚可，煤炭和粮食货盘不多，国际干散货船即期运价多数微跌，远期租金跌幅较大，预计二手散货船价格短期震荡调整。本期，二手散货船市场成交量尚可，共计成交14艘（环比增加1艘），总运力69.45万DWT，成交金额14315万美元，平均船龄11.57年。

美国石油活跃钻井数锐减17座，美国原油库存减少169.9万桶，美商务部称将自10月31日起对中国3000亿美元加征关税清单产品启动排除程序，一连串利好消息助推原油价格上涨，布伦特原油期货收于61.25美元/桶（周二），环比上涨2.60%。本期，国际油轮运价高位回落，二手国际油轮船价惯性上扬。5年船龄的国际油轮典型船舶估价：47000DWT—2338万美元、环比上涨2.77%；74000DWT—2281万美元、环比上涨0.14%；105000DWT—3141万美元、环比上涨0.22%；158000DWT—4329万美元、环比上涨0.88%；300000DWT—6421万美元、环比上涨0.85%。近日，因2020年需求增速前景疲软，石油输出国组织（OPEC）及非OPEC产油国有望在12月扩大减产规模，原油运输需求前景利空，国际油轮运价和租金相对于月初每况愈下，预计二手油轮价格将震荡盘整。本期，二手国际油轮成交量小幅增加，共计成交15艘（环比增加5艘），总运力161.78万DWT，成交金额27860万美元，平均船龄14.93年，成交船舶多以老旧船舶为主。

非煤货拉动沿海散货运价小幅上涨，二手沿海散货船价格平稳波动。本期，5年船龄的国内沿海散货典型船舶估价：1000DWT—152万人民币、环比下跌



0.70%；5000DWT--753 万人民币、环比下跌 0.08%。当前，气温有所下降，火电用煤有补库需求，但非煤货盘小幅缩量，沿海散货运价阶段性高位盘整，预计散货船价格平稳波动。本期，沿海散货船成交 4 艘，总运力 2687DWT，成交金额 198 万元人民币，平均船龄 14.89 年。

内河散货运输需求平稳，二手散货船价格涨跌互现。本期，5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价：500DWT--53 万人民币、环比下跌 1.22%；1000DWT--108 万人民币、环比上涨 0.54%；2000DWT--203 万人民币、环比上涨 1.85%；3000DWT--277 万人民币、环比上涨 1.53%。内河建材运输需求较为平静，预计内河散货船价震荡盘整。本期，内河散货船成交量尚可，共计成交 87 艘（环比增加 9 艘），总运力 21.49 万 DWT，成交金额 20666 万元人民币，平均船龄 10.20 年。

来源：上海航运交易所

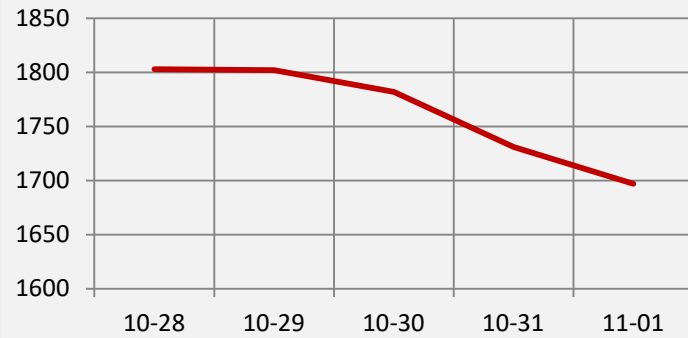
2. [国际干散货海运指数回顾](#)

(1) Baltic Exchange Daily Index 指数回顾

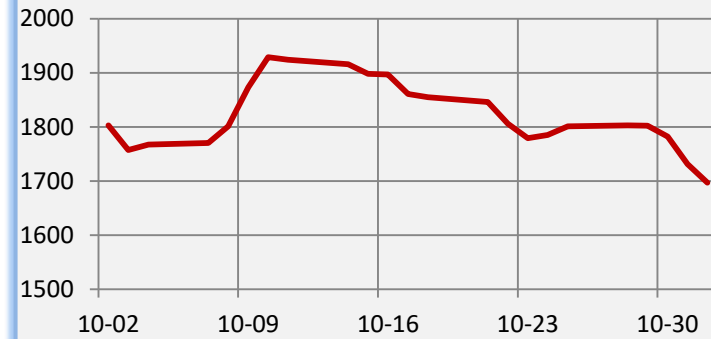
波罗的海指数	10 月 28 日		10 月 29 日		10 月 30 日		10 月 31 日		11 月 1 日	
BDI	1,803	+2	1,802	-1	1,782	-20	1,731	-51	1,697	-34
BCI	3,052	+43	3,078	+26	3,078	0	2,978	-100	2,950	-28
BPI	1,646	-49	1,608	-38	1,574	-34	1,543	-31	1,513	-30
BSI	1,179	-8	1,159	-20	1,127	-32	1,091	-36	1,045	-46
BHSI	626	-5	617	-9	604	-13	591	-13	580	-11



上周 BDI 指数走势



近一个月 BDI 指数走势



近半年 BDI 指数走势



近一年 BDI 指数走势





(2) 租金回顾

期租租金（美元/天）

船型（吨）	租期	第 43 周	第 42 周	浮动	%
Cape (180K)	半年	25,500	26,000	-500	-1.9%
	一年	19,500	20,000	-500	-2.5%
	三年	16,500	16,500	0	0.0%
Pmax (76K)	半年	13,500	14,000	-500	-3.6%
	一年	12,500	12,500	0	0.0%
	三年	12,500	12,500	0	0.0%
Smax (55K)	半年	13,500	13,750	-250	-1.8%
	一年	12,500	12,500	0	0.0%
	三年	10,750	10,750	0	0.0%
Hsize (30K)	半年	9,500	9,750	-250	-2.6%
	一年	9,250	9,500	-250	-2.6%
	三年	9,000	9,000	0	0.0%

截止日期： 2019-10-29

3. 航运市场动态

【船舶主机功率减半？限硫令造成市场混乱】

随着航运业对船舶排放污染的限制日益严格，除了寻找替代燃料之外，一些航运公司也在考虑通过减速航行来控制污染。作为减速航行的可能替代方案，BIMCO 和希腊船东协会更进一步提议限制船舶主机功率以精确控制航速，这一提案甚至得到了航运巨头马士基的赞同。航运市场因为限硫令的到来似乎变得越来越混乱。

在推广减速航行的同时，波罗的海国际航运公会（BIMCO）和希腊船东协会（UGS）日前进一步提出了限制船舶主机功率的建议。

BIMCO 认为，衡量船舶航速并不精确，但船舶推进力却可以精确控制，而船舶推进力与航速密切相关。BIMCO 副秘书长 Lars Robert Pedersen 表示：“航运业急需通过持续缓慢的燃烧来确保减少温室气体排放，但激励船东创新也是一项重要工作。”



此前，日本已经提出了限制船舶功率的建议。BIMCO 则建议，测量各类型船舶的主机功率，得出该类型船舶在一定年限内的平均主机功率，然后在此基础上给该类船舶设置一个用以推进的主机功率限定值。

希腊船东协会（UGS）对限制船舶主机功率的提案表示赞同和支持，提议限制在正常情况下超过 5000 GT 船舶可使用的主机功率，将散货船和油船主机功率下调 50%，将集装箱船主机功率下调 66%，以在 2023 年前开始的三年分阶段过渡期内，将船舶的二氧化碳排放水平保持在历史最低水平（2012 年）。提案中还包括一项审核条款，允许 IMO 在有必要的情况下修改行动方案。

希腊船东协会认为，IMO 2020 限硫令造成了市场混乱，并且对此一直很担忧。协会主席 Theodore Veniamis 指出：“希腊的提案简单、透明、易于实施，而且适合行业具体情况，不会扰乱竞争，这一点至关重要。”

希腊的提案也符合国际散货和不定期船运输贸易的现实状况，这也是希腊航运协会有关限硫法规的关注点之一。该协会指出，在这种方式中，租船人在船舶运营中发挥着决定性作用，因此仅靠船东采取目标型措施和关键绩效指标或许并不足以降低船舶碳足迹。

有数据显示，如果一艘油船将航速从 12 节降至 11 节，燃料消耗量可以减少 18%。近日，法国许多航运公司近日表决同意借由限制航速来降低污染。这项作法也得到了法国总统马克龙的支持。

全球最大的班轮公司马士基航运也对限制航速的做法表示支持。BIMCO 呼吁设置主机功率限定值的提案得到了马士基航运的赞同。马士基航运表示：“马士基支持采用船舶动力限制措施的原则，并且相信 IMO 能够找到准确的方法，制定出符合现实的限定值。”

不过，减速航行以及限制船舶主机功率的做法也遭到了一些市场参与者的质疑。法国达飞轮船就认为，减速航行最主要的问题在于成本增加，如果减速就需要更多船，而且航程拉长会增加仓储时间，为客户带来额外成本。

英国航运协会（The UK Chamber of Shipping）在今年早些时候表示，希腊和法国所推行的减速航行倡议可能不是最好选择，没有证据显示这种限制能够降低碳排放量。

英国航运协会政策总监 Anna Ziou 强调：“在过去 10 年里，船东已经大大限制了航速，尽管这些建议的出发点很好，但作为国际航运低碳替代选项，提倡进一步的减速航行方案还不够好。这会给人以错误印象，认为航运业正在采取行动，而实际上却无法实现有意义的减排。”

来源：国际船舶网



【德路里：跨太平洋集运航线将强势增长】

航运咨询公司德路里表示，跨太平洋集运航线受到中美贸易摩擦的影响。今年对亚洲-北美西海岸的集装箱贸易来说都是艰难的一年。去年中美之间不可预测的贸易摩擦形势提振了东向市场，但今年却产生了反效果。

德路里指出，去年该航线 5.7% 的年增长率受到人为的刺激，所以出现下降时迫使运营商重新调整产品。8 个月后，从亚洲到北美西海岸（覆盖美国、加拿大和墨西哥）的载箱量缩水了近 3%。但因亚洲到北美东海岸航线增长了近 6%，使今年的总体运量与去年持平。

目前跨太平洋航线上的特殊环境让航运公司很难正确评估业绩。平稳增长是一个不错的结果。德路里认为，有理由相信更强劲的增长势头会回归。到目前为止，由于人民币贬值、中国出口商和美国进口商承担了新关税带来的部分额外成本、亚洲区域内贸易替代等因素，跨太平洋航线成功避免了大幅收缩。在此期间，越南、泰国、马来西亚等国都增加了与美国之间的贸易量。

来源：中远海运 e 刊

【马士基：航运业脱碳在于寻找到新的可持续能源】

A. P. 穆勒-马士基和劳埃德船级社的一项研究证实，航运业脱碳的最佳时机在于寻找到新的可持续能源。根据市场预测，能够用于实现航运业净零排放的最佳配置燃料是酒精、生物甲烷和氨。

提高能源效率一直以来都是马士基减少二氧化碳排放的重要方式。提高能效的举措使马士基在减排方面领先，比行业平均水平高 10%。但是，如果想实现净零排放，就需要彻底改变船舶动力系统，航运业需要引入碳中和动力燃料和新技术。

A. P. 穆勒-马士基首席运营官索伦·托夫特 (Søren Toft) 表示：“我们必须找到重大的创新解决方案及燃料转化，进而能够在全球范围内生产和分配可持续能源。与此相比，船舶内部的技术改变较小，因此最大的挑战不是海上而是陆侧的供应。从现在算起，我们需要在未来 11 年内，能够拥有具有商业可行性的零排放船舶。”

这三种燃料的成本预测相对较为相似，但挑战和机遇却不尽相同。索伦·托夫特指出：“完全排除其他方案为时过早，但我们相信这三种燃料是正确的探索方向。因此，我们将把 80% 的精力投入到以此假设为基础的可行性研究上，剩下 20% 精力用于探寻其他选择。”

劳埃德船级社首席执行官 Alastair Marsh 说：“航运业正在考虑脱碳方案，所以未来十年需要整个行业通力合作，并密切关注酒精、生物甲烷和氨等燃料



的潜在可行性。劳埃德船级社和马士基一起进行建模研究，表明船东必须投资提高燃料的灵活性，而且显然这种过渡带来更多的是运营支出，而不是资本性支出。”

酒精（乙醇和甲醇）不是剧毒液体，而具有多种可能生产的途径一直接来自生物质和/或可再生氢与碳的化合物（碳来自生物质或其他方式获取）。现有的解决低闪点和酒精燃烧问题的方案已经非常成熟。乙醇和甲醇可以在船舶燃料舱中完全混合，提高燃料的灵活性和可持续性。

然而，航运业向基于酒精的船舶燃料的转变尚待确定。另一方面，鉴于现有技术和基础设施，生物甲烷有潜在的平稳过渡成为船舶燃料的可能。不过，使用生物甲烷存在“甲烷泄漏”的风险，即在整个供应链中有未燃烧的甲烷排放。

氨是真正不含碳的物质并且能够使用可再生电力生产。这种系统的能量转换率高于基于生物材料的系统，但是生产途径无法利用潜在的能源，例如废弃生物质。不过氨是剧毒物质，即使是小事故也可能对船员和环境造成重大影响。对于氨，从当前到未来应用的过渡也是一个巨大的挑战。

根据马士基和劳埃德船级社的研究分析，电池和燃料电池不太可能在推动具有商业可行性的零排放深海船舶方面发挥立竿见影的作用。

来源：锦程物流网

【北极航行常态化意味着什么？】

“冰上丝绸之路”被普遍认为是“一带一路”倡议的延伸，而这一延伸促进的已不止是航运业的发展，甚至还有我们现在想不到的深远影响。

改变能源运输格局

众所周知，我国政府越来越重视环境治理，希望通过天然气或电能替代燃煤的消费。“煤改气”计划点燃了我国天然气消费市场热情，但由于我国国内的天然气产量增速难以紧跟消费需求增速，进口量骤增。

荷兰皇家壳牌集团（Shell Group）发布的《LNG 前景报告 2019》显示，2018 年，全球各国液化天然气（LNG）进口增量约为 2700 万吨，其中，中国净进口增量约为 1600 万吨，占全球增量的 59.26%，居世界第一。同时，该报告还提供了另外一组极具参考价值的数据可以很好地解释上述观点：2018 年，中国进口 LNG 占天然气供应总量的 53%，国产气和管道进口气占比分别为 26%和 21%。而摩根大通（JP Morgan）也通过预测认为，我国 LNG 进口量将在 2020 年增至 7400 万吨，并有望在 2025 年达到 9400 万吨。



“亚马尔项目是我国提出‘一带一路’倡议后，在俄罗斯实施的首个特大型能源合作项目，而北极航道的开发与利用，未来将为该项目提供强有力的服务保障。”大连海事大学极地海事研究中心主任李振福教授坦言，在北极事务中，能源合作的重要性不言而喻，通过亚马尔项目，北极航道沿线国家将真正感受到对北极能源合作开发的益处，而通过北极航道运输能源，将体现出明显的北极地区交通优势。

当亚马尔项目的三条生产线全部运营后，每年至少将有 400 万吨 LNG 运送至中国市场。李振福教授说，利用好东北航道将降低转运成本和运输时间，对船东、运营商和进口方而言都具有很大的经济效益。而从全球范围看，北极航道连接了环太平洋地区和欧洲能源市场，未来也将为相关能源产品的运输提供极大便利，亚马尔半岛向东经白令海峡到达亚太地区各港口的运输路线，也将成为全球能源运输的一个新兴通道，从而形成更为均衡的世界能源网络。

可见，北极航道的开发与利用，为航运业和能源运输市场打开了一扇新的窗口，区域运输格局或许也将因此生变。

或促成航运业革命

2018 年 1 月 26 日，《中国的北极政策》白皮书发布，明确指出中国愿依托北极航道的开发利用，与各方共建“冰上丝绸之路”。这条通道一旦贯通，或将给国际航运市场网络和格局带来一次深远的变革。

中国远洋海运集团有限公司专职外部董事蔡梅江举例称，倘若“冰上丝绸之路”建成，一条新的环球航线将可能生成。“比如商船从上海港出发，通过东北航道航行，再通过西北航道去往加拿大港口，最后回到上海港，这就是一条北极环球航线。这条航线一旦商业化运营，其航行时间相较于传统航线可最多节约 45 天左右。一艘适航船的运营成本约为 2.8 万美元/天，计算下来，一个航次每年就可节约 100 万美元左右。”

一条全新航线的出现会带来一连串的连锁反应，而船型变化就是其中最重要的一个方面。

“假如北极航道商业化运营成为趋势，冰级船的建造数量越来越多，随着航运业和科学技术的发展，在北极航道上，未来最有可能替代传统船舶的就是智能船舶或自主无人船。”在蔡梅江看来，人类参与北极项目活动越多的话，对北极环境的破坏程度就越大，另一方面，北极地区的船舶密度较小，北极航行最大的安全隐患或许就是冰的问题了，换句话说，只要解决了冰的问题也就没有其他太大的风险了。“从这方面来看，自主无人船或智能船舶的优势就显现出来了，而且这些船舶可能会采用核动力或 LNG 动力，以减少对环境的污染。”

而当智能船舶或自主无人船出现在北极航道后，又可能促生出另外一条新的航线，即所谓的“极地钟摆航线”。蔡梅江解释到，高冰级船的建造成本相对较高，冰级每升高一级，其建造成本会增加 10%左右，这就意味着很难打造一支具有规模的高冰级船队全程参与北极航线运营，“极地钟摆航线”将北冰洋视为“极地地中海”，周边八个国家有两个出海口，一个是白令海峡的太平洋出海口，一个是北海的大西洋出海口，如果在出海口附近建设港口，智能船或自



主无人船只在北极圈内负责运输，传统船舶则在出海口港口负责中转后的运输，那么，各种船型都会发挥自己的优势，北极的环境也得到了保护。

当然，这些只是对未来的一些畅想和预期，在尚未推行前，北极航道的主力船型仍将是传统型船，这就需要业界在一些方面加以改进。有专家认为，双壳结构将成为未来极地航行船舶的标配。据介绍，双壳结构能够有效地减少船壳由于受到海冰冲击而破损的风险，提高船舶遇险后的生存能力，还能对油舱等破损后容易发生污染事故的部位进行特殊保护。通常情况下，增加导管后的螺旋桨能够在同样的尺寸下增加 30%左右的推力，导管螺旋桨的这一特点对于极地航行船舶而言具有非常重要的意义。一方面，极地海域大范围浮冰为船舶航行增加了额外阻力，导管螺旋桨所获得的额外推力可在一定程度上增加船舶推力，克服额外阻力对于航速的影响。另一方面，导管能够有效地保护螺旋桨叶梢在船舶轻载航行时不至于与周边浮冰发生碰撞而损坏，提升船舶在极地航行的安全性。

由于极地水域环境条件的特殊性，中国船级社（CCS）及时发布了《极地船舶指南》，与此前发布的船舶冰区加强和船舶防寒的规范要求一起，构成了完整的船舶规范体系，旨在为实施 CCS 冰级规范和防寒规范、国际海事组织《国际极地水域操作船舶规则》提供技术指导，保障极地航行船舶安全。

蔡梅江还提到，北极航道或会促成集装箱化的再一次革命。众所周知，班轮运输航线和挂靠港序是固定的，北极地区港口、货量小，因此大船意义不大，不会出现不同于当前常规尺寸的集装箱也可能是业界思考的话题。“船舶设计和建造企业可以适当考虑新船型的开发，以面对可能出现的集装箱化革命。与此同时，货物的装卸方式也可能因北极航道的开通而出现变化。”利用好“冰上丝绸之路”及北极航道，还应在低温材料方面加以研究，这就需要我们加深对冰的认识。但蔡梅江表示，我国对冰的研究相对较少，而一些北极国家的企业就有自己的冰池，因此，未来的项目需要多方面研究与经验的积累。

为东北振兴提供机遇

一个不争的事实是，由于没有大工业和大市场的支撑，一段时期以来，“振兴东北”战略推进还有待提速。但放眼未来，“冰上丝绸之路”不仅将促进国际航运体系的发展，还可能对我国东北地区的振兴起到关键作用。

“东北地区距离北极航道最近，‘冰上丝绸之路’的建设与运用或将促进东北地区的振兴。”中国图们江区域合作开发专家组成员、中国太平洋学会副会长李铁解释称：“图们江海洋经济区距北极最近，也有成熟的国际合作机制，与东北亚国家有较好的合作基础。从上世纪 90 年代初开始，联合国开发计划署就倡导发起了东北亚区域唯一的国际合作机制——大图们倡议。同时，俄罗斯已宣布建设符拉迪沃斯托克自由港，重点规划的‘滨海一号’和‘滨海二号’国际运输走廊分别与绥芬河和珲春联通。辽宁海洋经济区内有成熟的港口群，航运业和造船业实力较强，且正在创建‘一带一路’综合试验区和中国-中东欧‘16+1’经贸合作示范区。虽然辽宁海洋经济区进入北极航道需绕道朝鲜半岛，但其具有融入北极海运枢纽的竞争力，这一区域处于东北亚经济圈的中心地带，辽宁沿海区域又是我国经济综合优势和发展潜力的经济增长极之一，在对外开放和现代化建设全局中具有重要战略地位，同时也是东北地区的前沿腹地，而东北振兴对‘向海发展’有着迫切需求。”



在李铁看来，两个海洋经济区各具特色、优势互补，为东北地区参与“冰上丝绸之路”建设提供了动力，而“冰上丝绸之路”的建设和发展也将反作用于“东北振兴”战略。

蔡梅江也表示，“冰上丝绸之路”及北极航道的开发利用将为东北经济振兴提供机遇。东北并不缺乏优势，利用自身优势将产业形成产业链是要思考谋划的关键，“冰上丝绸之路”会为能源、造船、物流等相关产业带来机遇，东北应抓住机遇提前布局，促进东北地区振兴。蔡梅江说，如果打通“中俄经济走廊”，并在这条走廊的出海口打造一座码头，使东北地区和北极航道联系在一起，东北地区和华北地区的货物出口或将变得更便捷。未来有了港口群，有了钟摆航线，有了新的运输船队，东北地区利用好“冰上丝绸之路”及北极航道将是千载难逢的振兴机会，当东北可以连接到东亚和西欧两个地区之后，整个区域的经济和贸易量都会明显增加。

中国还在探索其他方式以获得图们江口附近的出海口（比如朝鲜罗津港），从而实现对“冰上丝绸之路”及北极航道的积极利用。从图们江出海口出发利用北极航道可比传统航线缩短 5000~6000 海里的航程，一旦北极航道常规化运营，将对东北老工业基地振兴起到明显的促进作用。李振福教授表示：“届时，振兴东北老工业基地将不再是一个难题，甚至还有我们现在想不到的深远影响。”

为此，李振福教授建议：“应加强罗津港码头、港池、航道等基础设施建设，加强港口周边地区基础设施建设，提升罗津港至中国的铁路电气化水平，提升货物的运输效率。在硬件基础上，需发挥中国经济腹地广阔的优势，依托罗津港开展转口贸易，为‘冰上丝绸之路’开辟新的国际航线提供支持。”航线建设必须要有港口支撑，“冰上丝绸之路”的支点港口规划显得尤其重要。李振福提到，支点港口建设对北半球航运格局发展至关重要，需要各方深刻研究可行性，以便更有利地发展“冰上丝绸之路”。

需要注意的是，北极几乎所有资源都属于北极八国的主权范围以内，任何涉及到北极资源的开发活动都需要在与北极国家进行合作、并在遵守北极国家法律的情况下开展。李振福教授认为：“越往深处开发，在资源的所属权益上就会越容易有分歧，如何协调其中的国际关系可能会对各国间合作产生很大的影响。各国应在开发项目前做好评估工作，对于项目中可能出现的情况提前做好预案，才能让项目得以顺利推进。”多位专家也曾公开场合建议，建设“冰上丝绸之路”应采取稳妥务实的推进路径，在策略层面以推进共建“冰上丝绸之路”为目标，实现我国“一带一路”战略和“东北振兴”战略的有效衔接，在操作层面以“东北振兴”战略和俄罗斯“远东开发”战略联动发展为重点，从而逐步推进“冰上丝绸之路”建设。

来源：中国船检



4. [船舶市场动态](#)

【三季度全球 Top50 船厂榜单出炉，中国船厂占据半壁江山】

据克拉克森 10 月发布的一份报告，截至今年 9 月底，全球造船订单 50 强榜单中，中国船厂（含中日合资 3 家、台资 1 家）共有 25 家船厂上榜，占据半壁江山，来自日本的船厂 9 家、韩国的船厂 6 家。

就订单总量（CGT）而言，TOP50 造船厂订单总量约占全球订单量的 74.7%（5664.2 万/7577.0 万），就造船数量（艘）而言，TOP50 造船厂订单总量约占全球订单量 52.6%（1606 艘/3055 艘）。

其中，韩国造船厂订单总量为 1984.3 万 CGT，约占全球订单总量的 26.2%（1984.3 万/7577.0 万），位居榜首。

中国、日本造船厂订单总量分别为 1958.9 万 CGT 和 724.9 万 CGT，各占全球订单量的 25.9% 和 9.6%，分列第二、三位。

上榜的 25 家中国船厂中，大连中远海运川崎、南通中远海运川崎，及常石集团（舟山）造船，均为中日合资船厂。不难发现，上榜船厂名单较上一季度几乎没有太大变化，但排名顺序略有浮动。就订单总量（CGT）而言，外高桥造船厂依然位居榜首。

此外，Top 50 榜单中出现 2 家新面孔——俄罗斯红星造船厂和泰州口岸船舶有限公司，分列第 47 名和第 49 名。

来源：克拉克森

【云涌！23000TEU 订造序幕就此拉开？ONE 将建造 10 条 23000TEU 集装箱船？】

航运界网消息，日本船公司 ONE 近日有望加入 23000TEU 级集装箱船俱乐部。

据船厂消息人士透露，一家大型造船厂已经接洽了来自 ONE 公司方面多达 10 艘 23000TEU 的船只订单。

该消息人士透露：尽管正式的造船招标尚未出来，但很快就会有结果。

有趣的是，ONE 面对国外媒体记者的采访时回应称：“我们确认你听到的不是真的”。



而对于这样的澄清辟谣，之于航运媒体的视角而言，不过是例行公关回应而已。

此外，消息人士还指出，目前 ONE 正在研究双燃料和装有洗涤器的传播，如果造船合同锁定这将是 ONE 整合以来第一笔新船订单，目前 ONE 公司手上并没有船舶订单。

值得一提的是，该造船专家指出，新造船舶将归 ONE 所有，不会隶属于 3 家日本船东。

据航运界所知，ONE 成立于 2017 年 7 月，是由 NYK、MOL 和 K Line 合并而成，并于去年 4 月正式运营。根据 Alphaliner 的数据，它是世界上第六大集装箱船运营商，拥有 222 艘船舶，运力为 158.7 万标准箱。

事实上，在今年 7 月 1 日，由赫伯罗特、阳明海运、ONE 组建的 THE Alliance 联盟正式宣布韩国现代商船（HMM）加入 THE Alliance 阵营。

该联盟毫不掩饰的讲道，现代商船所订造的 12 艘 23,000 TEU 以及 8 艘 15,000 TEU 新造船将自 2020 年陆续交付，可为 THE Alliance 带来升级的航线服务，让 THE Alliance 在全球集装箱航运市场的地位更加巩固。

事实上，据航运界网所知，现代商船（HMM）当前持有 20 条新船订单，其订单总运力 396000TEU。如果全部交付完成的话，该公司的总运力达到 832768TEU。

而在上周（10 月 15 日），韩国大宇造船披露消息，地中海航运将再次预定 5 艘 23000TEU 级集装箱船订单，总价值约为 9039 亿韩元（约合 7.63 亿美元）。

巧合的，就在本月 8 日，全球运力排在第七位的长荣海运也敲定新造 10 条 23000TEU 集装箱船，其中 4 艘位中国船厂，剩余 6 艘总价值 9.2 亿美元的 23000TEU 集装箱船将在三星重工订造。

23000TEU 订造序幕就此拉开？

事实上，据航运界网所知，早在 2017 年法国达飞轮船是行业里第一家开启 9 艘 23000TEU 级 LNG 动力的集装箱船船东，如果顺利该系列 9 条船，将于明年至 2021 年间交付。

另据航运界网所知，一周前马士基集团首席执行官施索仁在接受 CGTN（央视）采访时表示，马士基呼吁建立一个基于规则的全球贸易体系。世界需要一个自由和公平的贸易环境。



事实上，同样是在航运媒体的视角下，在全球贸易不确定性的背景下，马士基将船舶和集装箱投资控制在最低限度。近年来，该公司一直没有建造任何船舶是因为马士基的高管团队在市场上没有看到更多的空间。

无独有偶，在 2019 年 9 月 2 日中远海控的业绩发布会上，中远海运集团副总经理、中远海控副董事长王海民表示，中远海运集团自 2016 年整合以来，并没有订造过新的集装箱船订单。

他认为船公司的船队扩张应该与市场增长保持同步，而不是盲目追求全球运力的排名。

来源：航运界

5. 世界主要港口燃油价格

BUNKER PRICES				
PORTS	380 CST	180 CST	LSMGO	MGO
Singapore	385.00	n/a	590.00	n/a
Hong Kong	380.00	390.00	588.00	n/a
Tokyo	n/a	n/a	n/a	n/a
Hamburg	265.00	n/a	585.00	n/a
Fujairah	305.00	n/a	675.00	n/a
Istanbul	335.00	n/a	665.00	n/a
Rotterdam	275.00	315.00	555.00	n/a
Houston	320.00	n/a	610.00	n/a
Panama	335.00	n/a	650.00	n/a
Santos	515.00	n/a	n/a	745.00

截止日期：2019-11-01



◆ 上周新造船市场动态

(1) 新造船市场价格 (万美元)

散 货 船						
船 型	载重吨	第 43 周	第 42 周	浮动	%	备 注
好望角型 Capesize	180,000	5,000	5,000	0	0.0%	
卡姆萨型 Kamsarmax	82,000	2,850	2,850	0	0.0%	
超灵便型 Ultramax	63,000	2,750	2,750	0	0.0%	
灵便型 Handysize	38,000	2,300	2,300	0	0.0%	
油 轮						
船 型	载重吨	第 43 周	第 42 周	浮动	%	备 注
巨型油轮 VLCC	300,000	8,800	8,800	0	0.0%	
苏伊士型 Suezmax	160,000	5,800	5,800	0	0.0%	
阿芙拉型 Aframax	115,000	4,900	4,900	0	0.0%	
MR	52,000	3,500	3,500	0	0.0%	

截止日期: 2019-10-29

(2) 新造船成交订单

新 造 船							
数量	船 型	载重吨	船 厂	交 期	买 方	价格 (万美元)	备 注
2	Tanker	52,000	Hyundai Mipo, S. Korea	2021	Eastern Pacific - Singaporean	Undisclosed	dual fuelled
3	Bulker	87,000	Mitsui Engineering & Shipbuilding, Japan	2021	Pascari - Indonesian	Undisclosed	Tier III
1	RoPax	1,600 pax	Austal Philippines, Philippines	2022	Molslinjen - Danish	EUR 83.65m	450 cars

◆ 上周二手船市场回顾

散货船							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格 (万美元)	买 家
AZUL INTEGRA	BC	203,272		2004	Japan	1,600	Xin Yuan Ocean - Chinese
GENCO RAPTOR	BC	76,499		2007	China	1,020	Greek



JAL KUMUD	BC	76,302	2008	Japan	1,275	Chinese
FORTUNE SYMPHONY	BC	57,809	2016	Japan	2,050	Abo Shoten - Japanese
YASA GULTEN	BC	55,953	2005	Japan	1,040	Bangladesh
DESERT MELODY	BC	53,819	2006	China	765	Greek
BULK JULIANA	BC	52,510	2001	Japan	650	Chinese
MEGHNA PRINCESS	BC	47,574	1995	Japan	350	Chinese
CHERRY ISLAND	BC	28,220	2014	Japan	910	Undisclosed

多用途船/杂货船							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	备 注
KINGCUP	GC	28,000		2011	China	1,350	Chinese Heavy-lifter, ice class 1C
ABB BENTJE	GC	12,786		2004	China	450	Undisclosed TDK, Heavy-lifter, ice class

油 轮							
船 名	船型	载重吨	TEU	建造年	建造国	价格(万美元)	备 注
ANDES	TAK	49,962		2011	Japan	2,150	Norden - Danish en bloc each**
HIMALAYA	TAK	49,936		2011	Japan	2,150	Norden - Danish
HERMITAGE BRIDGE	TAK	47,880		2003	S. Korea	1,050	Undisclosed en bloc each
ANICHKOV BRIDGE	TAK	47,842		2003	S. Korea	1,050	Undisclosed
TEAM TOCCATA	TAK	46,764		2004	Croatia	1,285	Ukraine en bloc each*
TEAM TOSCA	TAK	46,764		2004	Croatia	1,285	Ukraine
BRAMCO 1	TAK	37,700		1990	S. Korea	300	Vietnamese at auction
DS COUGAR	TAK	12,585		2009	Japan	1,100	S. Korean stst

◆ 上周拆船市场回顾

孟加拉国							
船 名	船 型	载重吨	轻吨	建造年	建造地	价格(美元)/轻吨	备 注
DANGJIN	BC	149,190	18,476	1995	China	375.00	delivery to Chattgram
CHARM	BC	19,274	8,088	1981	Germany	364.00	
JACOB	CV	24,069	10,809	2006	China	410.00	
DELIGHT	TAK	8,614	2,810	1992	Japan	518.00	as is Colombo incl 552t stainless steel



◆ALCO 防损通函

【装卸时间 - 除外和不可抗力】

在伦敦仲裁 21/19 中，双方因 7 月 31 日签订的一份 COA 包运合同引发纠纷。原告船东向被告租家索赔滞期费 330,494.99 美元。这艘货船原本要在密西西比河的一个码头装载 6 万吨煤，并运往墨西哥。

详细信息请索取附件。

来源： Andrew Liu & Co. Ltd

◆融资信息

(1) 国际货币汇率：

日期	美元	欧元	日元	港元	英镑	林吉特	卢布	澳元	加元
2019-11-01	704.370	784.700	6.514	89.880	909.910	59.374	911.340	484.770	534.390
2019-10-31	705.330	786.760	6.483	90.001	910.160	59.231	904.120	486.590	535.870
2019-10-30	705.820	784.340	6.485	90.035	908.160	59.270	905.750	484.070	539.230
2019-10-29	706.170	783.730	6.480	90.071	907.920	59.244	902.200	482.900	540.840
2019-10-28	707.620	784.180	6.509	90.277	907.660	59.152	903.360	482.710	541.750

备注：人民币对林吉特、卢布、兰特、韩元汇率中间价采取间接标价法，即 100 人民币折合多少林吉特、卢布、兰特、韩元。

备注：人民币对其它 10 种货币汇率中间价仍采取直接标价法，即 100 外币折合多少人民币。



(2) LIBOR 数据

Libor (美元)							
隔夜	1.80438	1 周	1.68	2 周	--	1 个月	1.78138
2 个月	1.859	3 个月	1.90913	4 个月	--	5 个月	--
6 个月	1.9195	7 个月	--	8 个月	--	9 个月	--
10 个月	--	11 个月	--	12 个月	1.97988		

2019-10-30

Total Shipping Company Limited 全一海运有限公司

Web: www.totalco.com E-mail: snp@totalco.com